

## Konsumpcja paliw ciekłych w I półroczu 2015 roku

Wyniki oficjalnej konsumpcji paliw ciekłych w Polsce w I półroczu 2015 wykazały wzrosty w stosunku do tego samego okresu w roku 2014. Dobrze rozwijająca się polska gospodarka (wzrost PKB o 3,3% r/r) i korzystne dla kierowców relacje cenowe spowodowały wzrost rynku 6 gatunków paliw o 5%. Wzrost popytu na same paliwa silnikowe wyniósł 6%.

Są to wyniki zbliżone do osiągniętych w I kwartale 2015, a więc trend wzrostowy dla całego roku wydaje się być trwałym. Tym bardziej, że oficjalne statystyki nie uwzględniają całości paliw lokowanych na rynku przez szarą i czarną strefę.

Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie konsumpcji paliw ciekłych w Polsce po I półroczu 2015 w odniesieniu do I półrocza 2014.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw ciekłych w kraju po I półroczu 2015 w porównaniu do I półrocza 2014

Wyszczególnienie		I półrocze 2014		I półrocze 2015		Wskaźnik 6 mies. 2014=100
		tys. m3	udział w konsumpcji %	tys. m3	udział w konsumpcji %	
<b>Benzyny silnikowe</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>2 330</b>		<b>2 443</b>		<b>105</b>
	w tym całkowity import	319	14	271	11	85
<b>Olej napędowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>6 549</b>		<b>7 056</b>		<b>108</b>
	w tym całkowity import	807	12	1 037	15	129
<b>Gaz płynny LPG</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>2 015</b>		<b>2 085</b>		<b>103</b>
	w tym całkowity import	1 763	87	1 784	86	101
<b>Razem 3 gatunki paliw</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>10 894</b>		<b>11 584</b>		<b>106</b>
	w tym całkowity import	2 889	27	3 092	27	107
<b>Paliwo JET</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>310</b>		<b>366</b>		<b>118</b>
	w tym całkowity import	10	3	33	9	330
<b>Lekki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>389</b>		<b>422</b>		<b>108</b>
	w tym całkowity import	41	11	95	23	232
<b>Ciężki olej opałowy</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>253</b>		<b>19</b>		<b>8</b>
	w tym całkowity import	41	16	7	37	17
<b>OGÓLEM</b>	<b>Konsumpcja</b>	<b>11 846</b>		<b>12 391</b>		<b>105</b>
	w tym całkowity import	2 981	25	3 227	26	108

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Z danych statystycznych wynika, iż znaczącym beneficjentem zwiększonej sprzedaży paliw są firmy spoza grupy POPiHN, gdyż konsumpcja paliw rosła szybciej, niż wzrosty dostaw rynkowych realizowane przez koncerny krajowe i międzynarodowe operujące na rynku polskim. Rodzi to podejrzenia, iż część paliw oferowanych przez operatorów niezależnych miała bardzo atrakcyjne ceny, a takie można osiągnąć tylko poprzez obchodzenie wymogów fiskalnych lub nierealizowanie nałożonych na firmy sektora dodatkowych obowiązków, jak zapasy obowiązkowe czy realizacja NCW. Finalnie jednak na rynku krajowym udało się ulokować więcej paliw, niż w tym samym okresie przed rokiem. Większy popyt powodował zwiększenie produkcji krajowej, ale jednocześnie rosły nabycia paliw poza granicami kraju, co powodowało, iż część produkcji krajowej musiano wysłać za granicę i w ostatecznym rozrachunku, dla całej puli 6 gatunków paliw, więcej produktów z kraju wysłano, niż do niego sprowadzono.

Konsumpcja oleju napędowego w I półroczu 2015 była wyższa od stanu z I półrocza 2014 o 8%, a to oznacza, że w stosunku do I kwartału 2015 dynamika wzrostu tego rynku zmalała o około 2 punkty procentowe.

Dostawy rynkowe paliwa do silników wysokoprężnych wzrosły o ponad 500 tys. m<sup>3</sup>. Oficjalny import uzupełniający wyniósł 15% całości dostaw i był o 29% wyższy niż przed rokiem. Niezależni operatorzy sprowadzili do kraju o 59% więcej produktu, a członkowie POPiHN o 13% mniej. Zapotrzebowanie krajowe na olej napędowy wyniosło 7,1 mln m<sup>3</sup>, w tym ponad 1 mln m<sup>3</sup> z importu, z czego operatorzy niezależni przywieźli około 770 tys. m<sup>3</sup>.

Konsumpcja benzyn silnikowych wzrosła o 5%, a tym samym dynamika wzrostu w stosunku do I kwartału 2015 zmalała o 1 punkt procentowy. Oficjalny import benzyn zmalał o 15%, a jego udział w krajowym rynku benzyn wyniósł 11%. Kierowcy kupili prawie 2,5 mln m<sup>3</sup> tego gatunku paliwa – o około 113 tys. m<sup>3</sup> więcej, niż w I półroczu 2014.

W pierwszych 6 miesiącach 2015 rósł rynek gazu płynnego LPG. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 3% większe niż przed rokiem i wyniosło nieco ponad 2 mln m<sup>3</sup>. Autogaz stanowił w tej wielkości około 1,7 mln m<sup>3</sup> i było to około 70% rynku benzyn silnikowych. Jak zwykle większość tego gatunku paliwa pochodziło z importu i jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 86% – o 1 punkty procentowy mniej niż przed rokiem. W stosunku do I kwartału 2015 dynamika rynku tego produktu wzrosła o około 5 punktów procentowych.

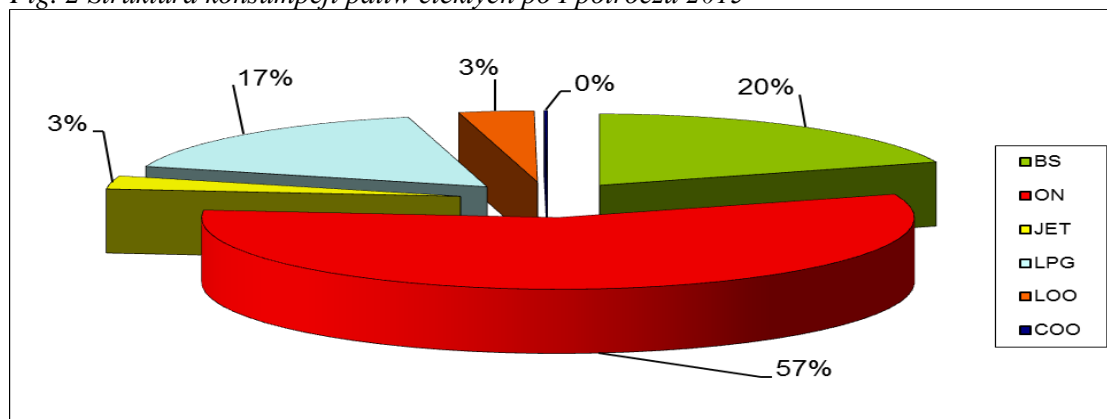
Na rynku krajowym utrzymuje się trend wzrostowy dla paliwa lotniczego JET. W omawianym okresie sprzedano o 18% więcej tego produktu niż przed rokiem. Paliwo JET z importu stanowiło jedynie 9% konsumpcji krajowej, ale w stosunku do stanu z roku poprzedniego to wzrost o 6 punktów procentowych. Krajowy rynek JET-a jest nadal dużo mniejszy, niż wolumen wysyłany przez rafinerie krajowe za granicę.

Dość zastanawiającym zjawiskiem jest wzrost konsumpcji w Polsce lekkiego oleju opałowego. Tym bardziej, że pogoda w I półroczu nie stymulowała większego zużycia paliw opałowych, a od dłuższego czasu obserwowano stały trend spadkowy w popycie na ten produkt. Służby kontrolne powinny zwrócić szczególną uwagę na to paliwo i sprawdzić, czy czasem nie trafia w dużych ilościach do baków pojazdów transportowych. Wzrost rynku LOO wyniósł 8%, a to oznacza, iż sprzedano odbiorcom o 33 tys. m<sup>3</sup> więcej niż w I półroczu 2014. Udział importu w zaopatrzeniu rynku wzrósł dwukrotnie i wyniósł 23%. W kontraście do lekkiego oleju opałowego kształtowała się konsumpcja drugiego paliwa opałowego –

ciężkiego oleju opałowego. W tym przypadku popyt spadł aż o 92% i wyniósł jedynie 19 tys. m<sup>3</sup>. Duże ilości tego paliwa skierowano na rynki zagraniczne.

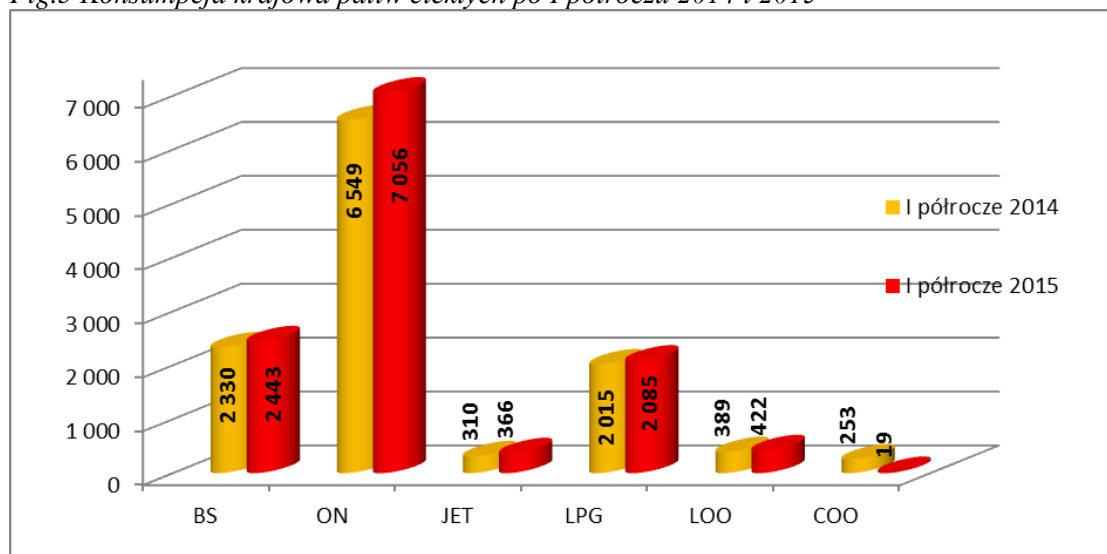
Ogółem konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) była wyższa o 5% od konsumpcji po I półroczu 2014. Import paliw zaspokajał 26% potrzeb krajowych – o 1 punkt procentowy więcej, niż przed rokiem. .

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw ciekłych po I półroczu 2015



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw ciekłych po I półroczu 2014 i 2015



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Mimo zwiększonego zapotrzebowania na paliwa wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw ciekłych w kraju pozostał zbliżony do tego sprzed roku, z tym, że o 2 punkty procentowe wzrósł udział oleju napędowego w konsumpcji krajowej paliw i zmalał udział ciężkiego oleju opałowego.

Rynek 3 paliw transportowych (benzyn, oleju napędowego oraz LPG) był głównym elementem powodującym wzrosty konsumpcji całego rynku paliw ciekłych. Popyt na te paliwa wzrósł o 6%, przy czym paliwa importowane stanowiły 27% rynku. Pojazdy motorowe poruszające się po polskich drogach zużyły oficjalnie prawie 12 mld litrów paliw, przy czym ponad 3 mld litrów z tej puli pochodziło zza granicy. W stosunku do I półrocza 2014 wzrost zużycia paliw silnikowych wyniósł około 690 tys. m<sup>3</sup>.

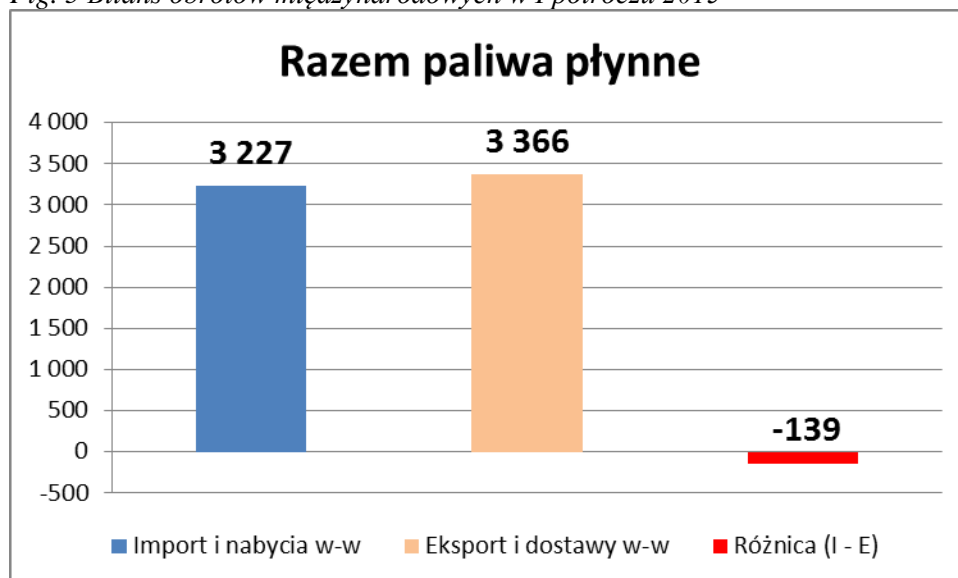
Ogółem w Polsce zużyto, licząc łącznie konsumpcję 6 gatunków paliw, 12,4 mln m<sup>3</sup>, co stanowiło wzrost o 5% w stosunku do zużycia w I półroczu 2014. Przyrost zużycia wyniósł 545 tys. m<sup>3</sup>. Według oficjalnych źródeł z importu pochodziło 3,2 mln m<sup>3</sup>, co stanowiło 26% wielkości rynku. Oficjalny import wzrósł o 246 tys. m<sup>3</sup> a jego udział w całym rynku o 1 punkt procentowy.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw ciekłych po I półroczu 2015 w tys. m<sup>3</sup>

	<b>Import</b>	<b>Eksport</b>	<b>Różnica (I-E)</b>
Benzyny silnikowe	271	484	(-213)
Olej napędowy	1 037	884	153
Paliwo lotnicze JET	33	353	(-320)
LPG	1 784	21	1 763
Lekki olej opałowy	95	0	95
Ciężki olej opałowy	7	1 624	(-1 617)
<b>Razem</b>	<b>3 227</b>	<b>3 366</b>	<b>(-139)</b>

Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Fig. 5 Bilans obrotów międzynarodowych w I półroczu 2015



Źródło: Ministerstwo Finansów i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po I półroczu 2015 wykazuje nadwyżkę eksportu i dostaw w-w w stosunku do importu i nabyć w-w. Nadwyżka ta wyniosła 139 tys. m<sup>3</sup>, podczas gdy jeszcze rok temu obserwowano nadwyżkę importu nad eksportem w wysokości około 80 tys. m<sup>3</sup>. Wpływ na obecny wynik miało niewątpliwie utrzymanie produkcji paliw na dobrym poziomie, a także konieczność rywalizacji z szarą i czarną strefą na rynku wewnętrznym w obszarze głównie paliw silnikowych. Konieczność lokowania paliw poza polskimi granicami powoduje uszczuplenie dochodów firm paliwowych, ale też budżetu państwa z tytułu niepozyskanych podatków. Jednocześnie taki kierunek dostaw paliw jest jedynym możliwym sposobem działania producentów paliw w obliczu utrzymującego się nielegalnego obrotu paliwami w kraju. Porównując I połowę 2015 do I połowy 2014 widać, że import paliw zwiększył się o 246 tys. m<sup>3</sup>, ale jednocześnie eksport wzrósł o 668 tys. m<sup>3</sup>.